Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3290**

15. Wahlperiode 14. 06. 2004

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Otto Fricke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 15/3247 –

Lärmarme Fahrbahndecken gegen Straßenverkehrslärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Umgebungslärm hat im gesamten Bundesgebiet erheblich zugenommen. Gesundheitliche Belastungen und Gefahren für die Bürgerinnen und Bürger sind die Folge. Hauptquelle ist der Verkehr, allem voran der Verkehr auf der Straße. Etwa zwei Drittel der Bevölkerung klagt über eine zu hohe Lärmbelastung durch den Straßenverkehr. Eine Trendwende ist vorerst nicht zu erwarten, da zwar die spezifischen Geräuschwirkungen der Fahrzeuge sinken, die Verkehrsmenge aber steigt.

Das Reifen-Fahrbahngeräusch ist heute die dominierende Lärmquelle. Die Antriebs- und Innengeräusche der Fahrzeuge werden immer geringer, jedoch sind gleichzeitig die Reifengeräusche deutlich angestiegen. Hieran konnten auch europarechtliche Vorgaben nichts ändern. Tatsächlich sind die Ansprüche an die Reifen auch aufgrund schwerer und schneller werdender Fahrzeuge immer größer geworden. Härtere und breitere Reifen verstärken aber das Reifen-Fahrbahngeräusch und führen daher zu mehr Lärm.

Umgehungsstraßen und Schallschutzwände bzw. -wälle können einen effektiven, wirksamen Lärmschutz an der Quelle nicht ersetzen. Die Entwicklung lärmarmer Reifen scheint allerdings nur schleppend voranzukommen. Eine Lösung bieten möglicherweise lärmarme Fahrbahndecken, die ein Minderungspotenzial von 5 bis 10 dB(A) aufweisen. Offenporige Straßenoberflächen reduzieren die Schallemissionen durch Senkung des sog. Air-Pumping-Effekts und durch Absorption. Vor allem der „doppellagige offenporige Asphalt“ weist ein breites Absorptionsmaximum und eine geringe Verschmutzungsanfälligkeit auf.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einsatz von offenporigen Straßenbelägen, insbesondere des „doppellagigen offenporigen Asphalts“ sowohl im innerstädtischen Bereich, auf Landstraßen als auch auf Autobahnen?

Offenporiger Asphalt (OPA) wird ganz überwiegend auf schnell befahrenen Straßen eingesetzt. Auf Straßen, die mit langsameren Geschwindigkeiten befah-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 9. Juni 2004 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

ren werden, ist die lärmmindernde Wirkung von OPA geringer, da die Lärmemission weniger vom Reifen-Fahrbahn-Geräusch und mehr durch die Antriebsgeräusche bestimmt wird.

2. Wie hoch ist derzeit der Anteil von offenporigen Straßenbelägen am gesamten Straßennetz in Deutschland und wo werden diese bevorzugt eingesetzt?

Der Anteil von OPA am gesamten Straßennetz ist der Bundesregierung nicht bekannt. Auf Bundesfernstraßen sind geschätzt etwa 250 km OPA bundesweit verlegt. Der bevorzugte Einsatzort sind Autobahnen.

3. Wie stark werden aktuell bei der Sanierung und beim Neubau von Straßen im innerörtlichen Bereich offenporige Beläge eingesetzt?

Die Zuständigkeit liegt bei den Ländern und Kommunen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Trifft es zu, dass der „doppellagige offenporige Asphalt“ als Sonderbelag angesehen wird und daher im Planfeststellungsverfahren nicht verwendet werden kann?

Der doppellagige OPA stellt eine neuere Variante von OPA dar, deren lärmmindernde Wirkung derzeit noch erforscht wird. Da die obere Schicht des doppellagigen OPA sich vom einschichtigen OPA nicht unterscheidet, kann zurzeit keine andere Minderung als beim einschichtigen angesetzt werden.

5. Trifft es zu, dass die Straßenbaubehörden durch ein Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) aufgefordert werden, offenporige Asphalte nur in Ausnahmefällen und örtlich begrenzt und nur dort zum Einsatz kommen zu lassen, wo ohne offenporigen Asphalt Einhausungen oder seitliche Schallhindernisse in unvertretbarer Höhe errichtet werden müssten?

   Wenn ja, hält das BMVBW aufgrund der derzeitigen Erkenntnisse an dieser Haltung fest?

Auf der Grundlage neuerer Erkenntnisse bereitet das BMVBW derzeit ein Rundschreiben an die Straßenbauverwaltungen der Länder vor, in welchem die Verwendungsmöglichkeiten von OPA, die bisher restriktiv gehandhabt wurden, im Sinne einer breiteren Anwendung geregelt werden sollen.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, dass eine neue Strecke mit „doppellagigem offenporigen Asphalt“ in Augsburg Pegelminderungen von 8 dB(A) für Pkws und 7 dB(A) für Lkws ergeben hat?

   Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Antworten zu den Fragen 2 und 3?

Ja. Die festgestellten Minderungen entsprechen solchen, die auch bei einlagigen erreicht werden. Der innerstädtische Streckenabschnitt wird von der Bayerischen Landesanstalt für Umweltschutz wissenschaftlich begleitet.

7. Welche Preisunterschiede weist „doppellagig offenporiger Asphalt" im Vergleich zu üblicherweise eingesetztem Asphalt auf?

Doppellagig eingebauter offenporiger Asphalt befindet sich zurzeit noch in der Erprobung. Es gibt nur wenige Strecken, auf denen diese neue Bauart Anwendung findet.

Da die Preise während der Erprobungsphase erfahrungsgemäß gegenüber einem späteren Einbau auf größeren Flächen abweichen, kann eine Preisdifferenz zu Standardbauweisen nicht angegeben werden.

8. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung den Bau von Erprobungsstrecken für den „doppellagigen offenporigen Asphalt"?

Die Bundesregierung befürwortet Erprobungsstrecken zum zweilagigen OPA. So wurde für die A 30 bei Osnabrück eine Erprobungsstrecke genehmigt, deren Bau für August dieses Jahres vorgesehen ist. Diese Strecke wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet.

9. Plant die Bundesregierung, den Einsatz von offenporigen Straßenbelägen zu fördern?

   Wenn ja, wie?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

10. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Kommunen aufgrund ihrer finanziellen Lage vermehrt die Lärmsanierung durch eine Streckensanierung und den Einsatz von offenporigen Straßenbelägen betreiben werden?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333